Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/5314

02. 07. 96

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Dr. Gregor Gysi und der Gruppe der PDS

Geschäftsführung der Deutschen Bahn AG

Der Schienenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland befindet sich in einer schwierigen Situation. Er verliert Jahr für Jahr weitere Marktanteile. Im Sektor des Güterverkehrs muß gerade in den 90er Jahren von wahren Einbrüchen im Schienengüterverkehr und einem explosionsartig ansteigenden Lkw-Verkehr gesprochen werden.

Gleichzeitig findet beim Schienenunternehmen Deutsche Bahn AG ein massiver Personalabbau statt, der Dimensionen erreicht, wo die Sicherheit im Bahnverkehr gefährdet wird. Beim rollenden Material wird zunehmend auf Substanz gefahren. Mußten früher Loks alle fünf bis sechs Jahre zur großen Wartung ins Ausbesserungswerk, erfolgt dies heute nur noch alle acht Jahre.

In dieser Situation benötigt die Deutsche Bahn AG ein optimales, effizientes und unabhängiges Management, das sich ausschließlich den Interessen des Schienenverkehrs verpflichtet sieht.

Im Falle des Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG scheint das nicht gegeben zu sein. Aufgaben, die der Vorstandsvorsitzende wahrzunehmen hat, könnten mit privaten Interessen und privater Geschäftstätigkeit kollidieren, die so gut wie ausschließlich mit dem Straßenverkehr und zum Teil dem Luftverkehr verbunden sind. Heinz Dürr ist mit seiner Familie Mehrheitseigentümer und Aufsichtsratsvorsitzender im Stuttgarter Dürr-Konzern, der einen Jahresumsatz von 1,44 Mrd. DM (1995) und weltweit 3 182 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen (1995) aufweist. Im Bereich der Lackieranlagen für Autos hält die Dürr AG weltweit knapp ein Drittel des gesamten Marktes und ist damit nach eigenen Angaben „führender Systemlieferant" in ihrer Sparte [vgl. „Dürr – Ein Systemhaus" (1995)]. Die Geschäftstätigkeit bezieht sich damit auf einen Verkehrsträger, der in maßgeblicher Konkurrenz zur Schiene steht.

Hinsichtlich der Firmenstrategie konstatiert das Unternehmen Dürr, daß es „die Gesamtverantwortung für alle Projekte" übernimmt: „Von der Vorplanung bis zum System-Service, von den Lackiereinrichtungen bis zur Umwelt- und Fördertechnik – alles aus einer Hand". In dem Dürr-Geschäftsbericht werden einer solchen Unternehmensstrategie Synergieeffekte zugesprochen und

festgestellt, die „entscheidende Voraussetzung für den Erfolg" seien „simultane Abläufe mit enger Vernetzung (und) durchgängige Verantwortlichkeiten" (Dürr – Geschäftsbericht 1994; „Dürr – Ein Systemhaus", 1995).

Heinz Dürr war neben seinen Engagements im eigenen Unternehmen vor der Übernahme des Bahnvorsitzes als Vorsitzender von AEG mit der Sanierung dieses Elektrokonzerns beauftragt. In dieser Eigenschaft mußte er „im August 1982 den bitteren Gang zum Vergleichsverwalter antreten" (Wirtschaftswoche vom 12. Oktober 1990). Er verkaufte anschließend „die Reste der AEG an die Stuttgarter Daimler-Benz AG", deren Vorstandsmitglied Heinz Dürr ebenfalls war. Im weiteren Geschäftsverlauf von AEG kam es zu einem fortgesetzten Niedergang des Unternehmens, was Anfang 1996 in der Auflösung dieser von Walther Rathenau gegründeten Traditionsfirma mündete. Heinz Dürr wechselte Ende 1990 vom Posten des Vorstandsvorsitzenden der AEG auf den Posten des Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bundesbahn. Das Magazin „Stern" schrieb damals, Franz Steinkühler habe kurz zuvor „geflachst, Daimler solle doch lieber die Bundesbahn übernehmen. Das würde mehr Sinn machen. Nun ist es fast soweit. AEG-Chef Heinz Dürr wird diese Woche zum neuen Bundesbahnpräsidenten gekürt." (Nr. 43/1990).

Zweieinhalb Jahre später zog das „Manager Magazin" (4/1993) eine erste Bilanz: „Seit Dürr steuert, rast die Bahn schneller als je zuvor in die roten Zahlen. Vorläufiger Tiefpunkt: Mit rund neun Milliarden Mark hat sich der Fehlbetrag der DB allein 1992 fast verdoppelt." Das Blatt sagte für die Zeit nach der DB AG-Gründung weitere Marktverluste der Bahn voraus und machte dafür Management-Fehler Heinz Dürrs verantwortlich: „Wie nämlich die Bahn AG verlorene Marktanteile zurückgewinnen will, mit welchen Konzepten sie ihre Schwächen im Konkurrenzkampf mit den anderen Verkehrsträgern beseitigen will, dafür hat Dürr im wesentlichen nur Ankündigungen zu bieten ... Dieser Verzicht auf strategische Vorarbeit kommt einer Milliardenverschwendung gleich."

In dem zitierten Artikel im „Manager Magazin" wurde auf die Kluft hingewiesen, die zwischen dem guten PR-Image von Heinz Dürr einerseits und der schlechten Manager-Performance (bei AEG und der Bahn) andererseits bestehe. Der Grund dafür liege, so dieses Blatt, u. a. darin, daß Heinz Dürr bei der Deutschen Bundesbahn einen früheren Bonner „Stern"-Korrespondenten als seinen persönlichen Mitarbeiter eingestellt habe, dessen Aufgabe allein die Imagepflege von Dürr sei.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Sieht die Bundesregierung Anlaß, im Aufsichtsrat darauf hinzuwirken, daß die Bestellung von Heinz Dürr zum Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG wegen wichtigen Grundes i. S. d. § 84 Abs. 3 des Aktiengesetzes widerrufen wird?

2. Bieten die in der Vorbemerkung genannten Sachverhalte, insbesondere die wirtschaftliche Tätigkeit als Mehrheitseigen-

tümer und Aufsichtsratsvorsitzender eines Autolackierkonzerns, die Gewähr für die Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen und gewissenhaften Geschäftsleiters (vgl. § 117 resp. § 93 des Aktiengesetzes), oder ergibt sich für die Bundesregierung die Notwendigkeit, die ihr nach Aktienrecht offenstehenden Möglichkeiten zu nutzen?

3. Welche Bedeutung mißt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang der Tatsache bei, daß Ende 1995 der Schuldenstand des Bundeseisenbahnvermögens bei rd. 80 Mrd. DM liegt, bei Übernahme des neuen Bahnchefs im Jahre 1990 jedoch prognostiziert worden war, daß die „Schulden des Staatsunternehmens 1995 bei fast 70 Milliarden Mark" („Der Spiegel" 81/1991) liegen würden, falls keine Sanierungsmaßnahmen ergriffen würden?

4. Unterstützt die Bundesregierung eine bei der Deutschen Bahn AG zu beobachtende Aufsplitterung auf fast 200 Tochterunternehmen, die eine Parallele zur Firmenstrategie Heinz Dürrs bei der AEG (vgl. Wirtschaftswoche vom 12. Oktober 1990) sein könnte, oder setzt sich die Bundesregierung für eine entgegengesetzte Firmenphilosophie („alles aus einer Hand") ein, wie sie im Geschäftsbericht des Dürr-Konzerns propagiert wird?

5. Wie reagiert die Bundesregierung darauf, daß „im Vergleich zum Personalbestand von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn im Jahr 1990 die Zahl der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner bis Ende 1994 um 190 000 (sank)" (Geschäftsbericht der DB AG 1994), daß im Jahre 1995 nach Angaben des DB AG-Vorstands im Konzernbereich weitere 22 000 Stellen gestrichen wurden und daß dieser Arbeitsplatzabbau von mehr als 200 000 zu rd. zwei Dritteln in den neuen Bundesländern stattfindet, während Heinz Dürr bei Antritt seines Postens bei der Bundesbahn als ein Ziel formuliert habe, „Arbeitsplätze zu schaffen" („Journal Frankfurt", 3/1991)?

Bonn, den 27. Juni 1996

Dr. Winfried Wolf
Dr. Gregor Gysi und Gruppe



Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333